

**Lancia**

**al 63° Salone Internazionale di Francoforte**

**Show car Ypsilon ELLE, anteprima mondiale**

**Delta esprime il concetto di “Lusso Anticrisi”**

**Musa “Poltrona Frau”**

**Musa con sistema “Start&Stop”**

Contact: Virginia Bertschinger  
Public Relations Lancia  
e-mail: [virginia.bertschinger@fiat.com](mailto:virginia.bertschinger@fiat.com) / Website:  
[www.lanciapress.ch](http://www.lanciapress.ch)  
Fiat Group Automobiles Switzerland SA, Zürcherstrasse 111,  
CH-8952 Schlieren  
Tel. +41 (0)44 556 22 02/ Fax +41 (0)44 556 22 00

Lancia ritorna al Salone Internazionale di Francoforte con i modelli Delta, Ypsilon e Musa: vetture prestigiose che rappresentano al meglio l'eleganza italiana.

Protagonista assoluta la nuovissima Ypsilon "ELLE", la show-car nata dalla collaborazione tra il brand e il marchio ELLE, un emblema di femminilità e modernità che crea e impone per ogni stagione un vasto assortimento di capi di abbigliamento e accessori per le donne.

Legame confermato anche dalla Musa Poltrona Frau esposta a Francoforte, la versione top di gamma della "City Limousine" - da quasi due anni il monovolume più venduto in Italia - che unisce lo stile e la cura per il particolare con l'esclusività e la raffinatezza della Pelle e le abilità artigianali di Poltrona Frau.

Debutta inoltre su Musa il nuovo "Start&Stop" - sviluppato da Engineering & Design, da FPT e con il contributo di fornitori partner quali Bosch e Magneti Marelli - che gestisce lo spegnimento temporaneo del motore e il suo successivo riavvio (in corrispondenza delle fasi di funzionamento al minimo con veicolo fermo). A distanza di pochi mesi dall'introduzione delle versioni bi-fuel benzina/GPL (GPL non è disponibile in Svizzera) denominate "ECOCHIC" è un'ulteriore conferma della costante attenzione di Lancia Automobiles alle tematiche ambientali attraverso la ricerca e lo sviluppo di soluzioni concrete ed alla portata di tutti sintetizzabile nel claim "L'ambiente è un lusso che vogliamo permetterci".

Accanto a questi esemplari esclusivi non poteva certo mancare Lancia Delta, il modello che esprime perfettamente il concetto di "Lusso Anticrisi" in quanto soddisfa le necessità della odierna mobilità di prestigio grazie alla logica del "downsizing", cioè assicurare prestazioni e lusso di livello superiore a costi, dimensioni e consumi ridotti.

Da sottolineare che le ultime novità di Lancia sono ospitate in un contesto nuovo e suggestivo: infatti, l'area espositiva è stata realizzata allontanandosi dai tradizionali schemi fieristici per proporre una nuova concezione di stand dai toni più poetici. Al centro di tutto i bambini, il loro mondo e i loro desideri per l'avvenire: del resto, un brand proiettato nel futuro riconosce l'importanza di ascoltare quei piccoli che il domani lo faranno grande. Nasce quindi un allestimento unico dove il mondo dei bambini - e in particolare la loro scrittura - si unisce a toni e vezzi del fashion più contemporaneo. Ecco allora grandi lavagne diventare le superfici ideali per una favola; le foglie sul pavimento si trasformano in pedane espositive; la stessa strada è semplicemente disegnata a gesso. E sulle pareti spiccano alcune scritte con la grafia di un bimbo mentre il nero dell'antracite sembra essere solcato da scie luminose bianche e blu. Tutto è lavagna perché su tutto si può scrivere, non ci sono limiti alla fantasia.

A Francoforte il pubblico può ammirare la Delta Executive, la nuova ammiraglia che punta ad una clientela business e del mondo diplomatico e istituzionale. La principale caratteristica è il trattamento della zona posteriore dell'abitacolo. I sedili sono più avvolgenti e confortevoli, pensati per uno standard da business class. La seduta arretrata lascia molto spazio per le gambe, una comodità nei viaggi lunghi. Delta Executive offre così una reale alternativa, moderna e nello spirito dei tempi, ad ammiraglie con dimensioni, pesi, consumi e prezzi ben superiori. Non a caso questa versione ha accompagnato le autorità internazionali partecipanti al recente Vertice G8 svoltosi a L'Aquila.

Senza dimenticare che Lancia Delta è diventata l'auto delle stelle del cinema. Infatti, dallo scorso anno il modello è Auto Ufficiale dei più prestigiosi festival cinematografici sponsorizzati dal Brand: dopo il debutto alla 65ma Mostra Internazionale d'Arte Cinematografica di Venezia, una flotta di Delta ha accompagnato le personalità del cinema sui red carpet di Roma, Barcellona, Milano, Torino. Inoltre, di recente Lancia Delta è stata "scritturata" per il film d'azione della Columbia Sony Pictures "Angeli e Demoni". Ma il rapporto tra il modello Delta e il cinema non si ferma alla nuova pellicola "Angeli e Demoni". Basti pensare che l'esclusiva berlina è stata lanciata a livello internazionale con uno spot che è un vero e proprio "cortissimo", con un attore del calibro di Richard Gere ed una colonna sonora composta da un maestro del genere quale il Premio Oscar Ennio Morricone.

La seconda novità della gamma 2009 di Lancia Delta è il propulsore 1.8 Di TurboJet da 200 CV, il più potente della sua categoria. Si tratta di un innovativo motore "ad iniezione diretta di benzina" che conferma la vocazione sportiva di Lancia e, al tempo stesso, il proprio impegno nel campo del rispetto ambientale sia in termini di contenimento delle emissioni sia nella riduzione dei consumi. Il tutto esaltando ancora di più la brillantezza, l'elasticità e il piacere di guida che da sempre contraddistinguono il modello. Prodotto da FPT – Fiat Powertrain Technologies e abbinato a un moderno cambio automatico a 6 marce denominato Sportronic, il motore eroga una potenza massima di 200 CV (147 kw) a 5.000 g/min e una coppia massima di 320 Nm (32,6 Kgm) a 1.400 g/min. Così equipaggiata Lancia Delta raggiunge una velocità massima di 230 km/h e passa da 0 a 100 km/h in soli 7,4 secondi; allo stesso tempo, la vettura si distingue per i bassi consumi (7,8 litri per 100 km), per le ridotte emissioni di CO<sub>2</sub> (185 g/km) e per l'omologazione Euro 5.

Infine, i visitatori del Salone possono conoscere da vicino alcuni innovativi dispositivi - al servizio del comfort e del piacere di guida - che sono stati recentemente commercializzati. Ad iniziare dalle sospensioni elettroniche a smorzamento variabile (Reactive Suspension System) che permettono di ridurre le oscillazioni del veicolo e assicurano il massimo livello di sicurezza, di comfort e di guidabilità. Per continuare con il nuovissimo cambio automatico a sei marce Sportronic con comandi al volante, abbinato al 1.8 Di TurboJet da 200 CV. Infine, conclude la serie di novità tecnologiche di Lancia Delta, il sistema di parcheggio semi-automatico denominato "Magic Parking".

Molti di questi contenuti tecnologici - insieme ai proiettori bixeno autoadattativi (Adaptive Xenon Light) e al navigatore satellitare integrato (Instant Nav) - sono stati realizzati grazie alla collaborazione tra il Brand e Magneti Marelli. Senza dimenticare che la collaborazione tra Fiat Group Automobiles, Magneti Marelli e Microsoft ha dato vita al Blue&Me, sistema che per prima Lancia Delta ha offerto completo della funzionalità "servizi" in partnership con Telecom, oltre che per le classiche funzioni di "vivavoce", "music player" e navigazione. Inoltre, va ricordato che di recente la piattaforma Blue&Me si è arricchita di un nuovo dispositivo: l'adattatore MediaPlayer Blue&Me che consente di far "dialogare", in modo semplice e immediato, la vettura con iPod e iPhone.

## Show car Ypsilon ELLE, anteprima mondiale

L'attenzione suscitata da Lancia Ypsilon non accenna a diminuire, a conferma del suo status di vera e propria icona del made in Italy. Questa volta i riflettori sono puntati sulla nuova show car Ypsilon ELLE. Si tratta di un modello originale frutto della cooperazione tra Lancia e il marchio ELLE, un emblema di femminilità e modernità che crea e impone per ogni stagione un vasto assortimento di capi di abbigliamento e accessori per le donne. Ben più che una firma, rappresenta uno stile di vita unico e un modo di essere dinamico, moderno e positivo. ELLE riflette lo spirito delle donne di oggi: attive e femminili, spontanee e decise, aperte al mondo. Presenti in oltre 80 Paesi in tutto il mondo, i prodotti del marchio ELLE sono venduti in reti di distribuzione selezionate e nei grandi magazzini europei.

Lancia ha individuato nella Moda uno dei territori di comunicazione privilegiati che rappresenta un elemento strategico del posizionamento del marchio. Il legame tra Lancia e la moda è evidente nei prodotti (come dimostrano Ypsilon Moda Milano, Ypsilon Versus e Musa Poltrona Frau), nella pubblicità che vede protagonisti vere icone dell'Italian Fashion come Stefano Gabbana e Carla Bruni, oltre che nei numerosi eventi di settore supportati dal brand. Del resto, Lancia e la Moda sono due realtà del Made in Italy che condividono valori quali talento, creatività e innovazione. Sono gli ingredienti vincenti dello stile italiano famoso nel mondo.

In questo contesto, quindi, è sembrato naturale abbinare ELLE ad Ypsilon, il modello di Lancia che si rivolge allo stesso pubblico attento ai dettami della moda.

La show car Ypsilon ELLE si contraddistingue per i numerosi elementi estetici di forte impatto visivo. Ad iniziare dal particolare colore di carrozzeria rosa con effetto metalluro, tinta che anticipa le tendenze della moda del prossimo anno, per passare alle cromature sulla griglia, le maniglie e le modanature delle porte e i paraurti posteriori.

Esternamente sul montante spicca un'unica serigrafia centrale, ispirata dalle copertine della rivista ELLE ed evidenziata dal logo ELLE. Infine, i cerchi in lega da 16" sono verniciati con la stessa tinta di carrozzeria rosa ma con un trattamento superficiale opaco.

La forte personalizzazione si ritrova all'interno come dimostra la selleria specifica realizzata in pelle e Alcantara porpora – altro colore protagonista delle passerelle del momento – che propone sulla parte centrale del sedile una composizione grafica con la scritta "ELLE" tono su tono.

La selleria è poi impreziosita da cuciture a contrasto con cadenini in pelle color ghiaccio. L'ebanisteria interna è realizzata in materiale tecnico anch'esso in tinta ghiaccio il cui effetto tattile riproduce quello di un tessuto. La tonalità fredda è ripresa dalle mostrine interne e dalla consolle centrale in Easy chrome sulla quale spiccano la cuffia della leva cambio in pelle color porpora come i sedili e la gemma in tinta.

Infine, l'ambiente interno è reso ancora più esclusivo dalla sellatura in Alcantara, sempre di color ghiaccio, per la parte alta dei montanti centrali e dell'intero padiglione, oltre che dai sovrappeti in Velour in seta bordati in pelle.

La show car Ypsilon ELLE anticipa una serie speciale che sarà prodotta in edizione limitata e commercializzata nella primavera del 2010 nei principali mercati europei.

## **Delta esprime il concetto di “Lusso Anticrisi”**

Lancia Delta è il modello che esprime perfettamente il concetto di “Lusso Anticrisi” in quanto soddisfa le necessità della odierna mobilità di prestigio grazie alla logica del “downsizing”, cioè assicurare prestazioni e lusso di livello superiore a costi, dimensioni e consumi ridotti. Per continuare ad essere punto di riferimento nel segmento, di recente Delta ha rinnovato la gamma 2009 con l'introduzione di un nuovo motore, di una nuova versione e di nuovi contenuti tecnologici.

### ***Executive, la nuova ammiraglia Lancia***

Delta Executive è l'allestimento top di gamma che risponde puntuale ai desideri di un cliente raffinato, attento alla tecnologia ma che conosce il valore della tradizione, che chiede sostanza di prodotto ma anche esclusività e prestigio. Sono imprenditori, manager e liberi professionisti che sanno integrare valori concettualmente opposti come tradizione e innovazione, razionalità ed emozione, ma anche esponenti del mondo istituzionale e diplomatico.

Destinata quindi ad un cliente che ricerca maggiore eleganza e comfort, Delta Executive offre un esclusivo sedile posteriore che assicura la stessa comodità di una poltrona business di un volo intercontinentale. Inoltre, l'abitabilità posteriore del modello Delta è la migliore del segmento a conferma che Lancia ha prestato la massima attenzione allo spazio riservato anche al passeggero che non guida personalmente la vettura. Dunque, l'esclusiva versione Executive è anche la risposta ideale per prestigiosi usi di rappresentanza.

All'esterno, Delta Executive si contraddistingue per la carrozzeria bicolore (body in Bronzo Savana chiaro e Nero lucido “Eclissi” per il tetto), per gli specifici cerchi in lega diamantati bicolore, per il logo dorato “D” sul montante e per la scritta “Delta” sul lunotto, oltre che per le mostrine dei fendinebbia specifiche. All'interno, invece, Lancia Delta Executive offre pregiati sedili con nuovi avvolgenti appoggiatesta il tutto rivestito in pelle Frau “pieno fiore” di colore beige con cadenino specifico marrone cioccolato, plancia e cornice cambio rivestite in pelle nera con inserti nero lacca, doppia plafoniera fumè su imperiale e pelli impreziosite da nuove ed eleganti cuciture beige e marrone cioccolato.

La nuova versione può essere equipaggiata con il potente 1.8 Di TurboJet da 200 CV (Euro 5) abbinato al cambio automatico Sportronic, o con i due turbodiesel 1.9 Twin Turbo MultiJet da 190 CV e 2.0 MultiJet da 165 CV (non disponibile in Svizzera). Nata sulla base di Delta Platino, l'esclusiva versione Executive propone di serie sospensioni elettroniche a smorzamento variabile “Reactive Suspension System”, sensori di parcheggio posteriori, 6 airbag, climatizzatore automatico bizona, tetto apribile GranLuce, Navigatore satellitare Instant Nav, Absolute Handling System con sterzo DST (Drive Steering Torque), fendinebbia con funzione “cornering” e bracciolo anteriore con vano refrigerato.

## **1.8 Di Turbo Jet da 200 CV**

Tutto il mondo riconosce alla scuola motoristica italiana la sua capacità di produrre propulsori ricchi di grinta e temperamento, veri e propri "gioielli" che nascono dall'esperienza e dalla passione degli ingegneri unite alle competenze tecniche consolidate negli anni. E il nuovo 1.8 Di TurboJet da 200 CV (Euro 5) non fa certo eccezione.

Prodotto da FPT – Fiat Powertrain Technologies, il nuovo propulsore eroga una potenza massima di 200 CV (147 kw) a 5.000 g/min e una coppia massima di 320 Nm (32,6 Kgm) a 1.400 g/min. Abbinato ad un cambio automatico/sequenziale a 6 marce denominato Sportronic, il 1.8 Di TurboJet da 200 CV offre un piacere di guida esaltante e difficilmente eguagliabile: basti dire che raggiunge 230 km/h di velocità massima e accelera da 0 a 100 km/h in appena 7,4 secondi. A fronte di queste prestazioni esaltanti, i consumi e le emissioni sono sorprendentemente contenuti: rispettivamente 7,8 l/100km nel ciclo combinato e 185 g/km di CO<sub>2</sub>.

Dunque, l'innovativa motorizzazione conferma l'impegno di Lancia Automobiles nel campo del rispetto ambientale sia in termini di contenimento delle emissioni sia nella riduzione dei consumi. Il tutto esaltando ancora di più la brillantezza, l'elasticità e il piacere di guida che da sempre contraddistinguono il modello. Per raggiungere questi straordinari risultati, il 1.8 Di TurboJet da 200 CV introduce l'iniezione diretta di benzina, la sovralimentazione mediante turbocompressore e il doppio variatore di fase continuo su scarico ed aspirazione. L'unione di queste diverse soluzioni tecnologiche offre al cliente importanti vantaggi come, per esempio, l'iniezione diretta, che consente di ottenere consumi contenuti in rapporto alle performance sviluppate dal propulsore. Inoltre, il turbocompressore associato al doppio variatore di fase permette riprese rapide, grazie ad una curva di coppia particolarmente favorevole.

Ecco, in dettaglio, tutte le novità introdotte dal nuovo 1.8 Di TurboJet da 200 CV che è stato progettato e sviluppato dagli ingegneri di FPT - Fiat Powertrain Technologies, il settore del Gruppo Fiat dove sono presenti tutte le attività di innovazione, ricerca, progettazione e produzione dei motori e cambi per ogni tipo di applicazione: dalle automobili ai veicoli industriali, dalle imbarcazioni ai mezzi agricoli. Con circa 20.000 dipendenti, 16 stabilimenti e 11 centri di ricerca in nove Paesi, il Settore è una delle realtà più significative nel campo dei motopropulsori a livello mondiale. In FPT circa 3.000 tecnici altamente specializzati si dedicano allo sviluppo e all'ingegnerizzazione di tecnologie innovative. Più di 40 brevetti depositati ogni anno confermano la qualità e la serietà di questo impegno, facendo di FPT – Fiat Powertrain Technologies un grande polo di eccellenza tecnologica e continua innovazione.

**Tecnologia "Scavenging"**: le eccezionali prestazioni del motopropulsore sono frutto dell'applicazione della tecnologia dello "Scavenging" che massimizza la coppia ai regimi molto bassi garantendo un'incredibile velocità di risposta del motore alle richieste del guidatore. Lo "Scavenging" si ottiene controllando ed ottimizzando istante per istante i parametri del motore quali la dosatura, la posizione dei due variatori di fase, l'anticipo di accensione e la fasatura iniezione; in pratica, è possibile definire con estrema precisione angolo e tempi di incrocio delle valvole al fine di generare un flusso d'aria diretto dal collettore di aspirazione a quello di scarico, per azionare in tempi brevissimi il turbocompressore. Questo permette di sfruttare al meglio la sovralimentazione rispetto ai convenzionali motori a benzina turbocompressi. Il sistema è gestito da un'innovativa centralina di controllo motore, in cui è stato

implementato un modernissimo software che gestisce tutti i parametri. Il risultato che si ottiene è sorprendente: la coppia massima a 1.400 giri aumenta del 70% rispetto ad un motore turbo tradizionale ed i tempi di risposta vengono più che dimezzati, avvicinandosi a quelli di un motore aspirato.

**Iniezione diretta:** l'iniezione diretta riduce le temperature in camera di combustione mediante l'evaporazione della benzina abbassando decisamente la sensibilità alla detonazione. Ciò permette di raggiungere ottime prestazioni anche in presenza di un rapporto di compressione discretamente elevato (pari a 9.5) e garantisce consumi contenuti in regime "parzializzato". L'iniezione diretta è essenziale per ridurre le emissioni con una strategia avanzata di doppia iniezione. Inoltre, grazie al controllo diretto del combustibile, si riesce a evitare che, durante l'effettuazione dello Scavenging, parte della benzina finisca direttamente allo scarico con effetti deleteri sul funzionamento del catalizzatore. Infine, il sistema di iniezione di seconda generazione ha una nuova pompa ad alta pressione (capace di gestire una pressione della benzina di 150 bar) e innovativi iniettori a 7 fori che garantiscono una vaporizzazione ideale in tutte le condizioni di funzionamento del motore.

**Doppio variatore di fase:** i due variatori di fase continui sugli alberi a camme di aspirazione e di scarico permettono di ottimizzare le fasi a qualsiasi regime e carico del motore riducendo al massimo i consumi e le emissioni. Inoltre, abbinando i due variatori al turbocompressore, si riesce a gestire la strategia dello "Scavenging" definendo l'incrocio corretto durante i transitori. A seguito di una richiesta improvvisa di coppia da parte del guidatore è così possibile velocizzare al meglio la risposta del motore già dai bassissimi giri.

**Turbo:** il motore ha un turbocompressore di nuova generazione legato ad un innovativo collettore di scarico tipo "Pulse Converter" che ottimizza lo sfruttamento delle onde di pressione di scarico per incrementare la coppia ai bassi regimi. Sia il collettore che la turbina sono realizzati in acciaio microfuso per raggiungere temperature di funzionamento molto elevate (fino a un massimo di 1020 °C), importantissime per ridurre i consumi durante il funzionamento a velocità medio/elevate (come ad esempio nell'uso autostradale).

**Termofluidodinamica:** i condotti di aspirazione sono stati progettati e ottimizzati mediante l'utilizzo di tecnologie di calcolo mono e tridimensionale che hanno permesso di raggiungere il corretto ed elevato livello di turbolenza. Anche la camera di combustione è stata ottimizzata adottando ampie aree di "squish" e minimizzando il rapporto tra superficie e volume con effetti benefici sulla efficienza di combustione. Infine, i condotti di scarico sono stati disegnati per lavorare in sintonia con il collettore di scarico e per massimizzare il suo effetto "pulse converter".

**"Friction":** l'intero motore è stato realizzato con lo scopo di minimizzare le perdite per attrito. Gli stantuffi dispongono di fasce elastiche a carico tangenziale ridotto e sono stati utilizzati materiali avanzati per ridurre al massimo l'usura. Inoltre, è stata disegnata una testa cilindri in cui sono stati introdotti dei bilancieri a rullo sul comando valvole che hanno permesso di ridurre le perdite per contatto strisciante del 65% a 2000 giri rispetto ad un comando diretto. Questa è una soluzione tipicamente adottata su motori di Brand Premium. L'ottimizzazione meccanica con biella molto lunga, abbinata ad una corsa moderatamente corta, ha garantito di abbassare al massimo le tipiche vibrazioni dei motori quattro cilindri durante il funzionamento ai regimi elevati. Ciò ha dato la possibilità di non dover necessariamente utilizzare contralberi di equilibratura, migliorando ulteriormente peso e quindi consumi del propulsore.

**Prestazioni:** la strategia di "Scavenging" abbinata all'innovativo sistema di controllo ha permesso di raggiungere nuovi livelli di "benchmark" per le prestazioni del motore. La coppia specifica (185 Nm/l) è elevatissima ed è tra le più alte per i motori oggi disponibili. Inoltre, è possibile anche affermare che il valore di coppia massima (320 Nm) raggiunto già al regime di 1400 giri rappresenta un punto di assoluta eccellenza. Tale valore garantisce ottime prestazioni in ripresa e permette un'ottima risposta della vettura

senza frequente utilizzo del cambio da parte del guidatore. Infine, l'elevata potenza specifica di 115 CV/l viene raggiunta al regime relativamente basso di 5.000 giri/min, rimanendo costante sino a 5.500 giri/min. In sintesi, il 1.8 Di Turbo Jet 200 CV E5 vanta una coppia paragonabile a quella di un V6 aspirato di cilindrata quasi doppia, ma grazie al "downsizing", è stata possibile una rilevante riduzione di peso, a tutto vantaggio dell'efficienza.

**Emissioni:** una delle priorità per i tecnici di FPT – Fiat Powertrain Technologies è stata quella di garantire, assieme a prestazioni di eccellenza, un livello di emissioni il più contenuto possibile, in linea con la filosofia di Lancia Automobiles che pone il rispetto ambientale come base di riferimento per la creazione e il miglioramento costante dei suoi prodotti. E proprio come le tre motorizzazioni diesel di Lancia Delta (il 1.9 Twin Turbo MultiJet da 190 CV, 1.6 MultiJet da 120 CV e 2.0 MultiJet da 165 CV, quest'ultimo non è disponibile in Svizzera), il nuovissimo 1.8 Di Turbo Jet 200 CV E5 è omologato Euro 5 in anticipo rispetto alla data di entrata in vigore della normativa.

### ***Sistemi e tecnologie dell'ultima generazione***

Nel pieno rispetto della tradizione Lancia, il modello Delta compie un significativo balzo avanti nel campo dell'innovazione tecnologica applicata alla dinamica di guida, alla sicurezza e al comfort di viaggio. Ne è il migliore esempio l'adozione di sistemi e dispositivi dell'ultima generazione - alcuni introdotti per la prima volta nel segmento – capaci di trasformare anche il più breve dei trasferimenti in un piacevole viaggio. Di seguito tre contenuti di grande valore che da oggi sono disponibili nella gamma Delta.

#### **Sportronic: cambio automatico a 6 rapporti**

L'abbinamento del 1.8 Di TurboJet da 200 CV con una trasmissione automatica a 6 rapporti ne esalta ulteriormente le caratteristiche di elasticità e prontezza in ripresa, conferendo a Lancia Delta una grande fluidità di marcia assecondando i gusti del cliente e adattandosi sia ad una guida confortevole sia ad una guida sportiva.

In particolare, la trasmissione si contraddistingue per essere compatta e leggera, oltre ad essere stata progettata con una particolare attenzione alla riduzione dei consumi: infatti, da un lato l'utilizzo di un olio a basso attrito ha permesso di aumentarne l'efficienza e dall'altro la sesta marcia è stata pensata per essere particolarmente utile durante la guida in autostrada. Il preciso software di gestione permette di riconoscere le varie condizioni stradali e adattare la guidabilità tramite le funzioni di: braking assist, riconoscimento pendenza, curva, guida sportiva o confort.

Infine, la piacevolezza di guida viene esaltata ulteriormente dalla possibilità di scegliere i programmi "Winter" "Norm" e "Sport", oltre alla modalità manuale (TIP) con comandi al volante che caratterizzano ulteriormente la vocazione sportiva di Delta.

#### **Sospensioni elettroniche a smorzamento variabile (Reactive Suspension System)**

Lo schema delle sospensioni adottato da Lancia Delta si avvale di un'architettura consolidata ma anche ottimizzata per il comfort e per la leggerezza: all'anteriore è di tipo MacPherson con traversa meccanica e

bracci oscillanti ottimizzati per le nuove condizioni di carico; al retrotreno è stata scelta una soluzione di ponte torcente e barra antirollio al fine di ottenere ottime prestazioni di guidabilità.

Ma vera grande novità del modello è l'introduzione di un contenuto realizzato in collaborazione con Magneti Marelli: l'innovativo sistema di smorzamento delle oscillazioni (Reactive Suspension System) finora riservato alle più recenti vetture di segmenti superiori e applicato per la prima volta dal Gruppo Fiat su una vettura del segmento medio. In dettaglio, il Reactive Suspension System - tramite il controllo elettronico in tempo reale degli ammortizzatori - permette di ridurre le oscillazioni del corpo vettura in tutte le condizioni di guida, garantendo così i più alti livelli di sicurezza, comfort e guidabilità. In dettaglio, grazie ad alcuni sensori, il sistema identifica lo scenario di guida e le condizioni del fondo stradale e sceglie quindi le leggi di controllo più appropriate. Tra queste, la funzione denominata "Sky-Hook" (letteralmente "gancio al cielo") che permette di isolare l'abitacolo rendendolo idealmente inerte alle sollecitazioni esterne.

Inoltre, grazie all'elevata capacità di calcolo della centralina elettronica e alla risposta istantanea di precise elettro-valvole, il sistema neutralizza sul nascere le perturbazioni provenienti dal fondo stradale irregolare e consente un ottimo controllo dinamico anche nella guida sportiva (selezionabile) aumentando la maneggevolezza e la precisione di manovra.

Non ultimo, il sistema "Reactive Suspension System" riduce lo spazio d'arresto della vettura (circa il 5% grazie al perfetto contatto tra ruota e suolo) e garantisce un intervento tempestivo nel caso di manovre di emergenza con conseguente recupero agevole delle condizioni di sicurezza.

### **Magic Parking: Sistema di ausilio al parcheggio**

La ricerca di un'area di parcheggio adeguata è spesso un'operazione difficile nelle città con alta densità di traffico. Senza contare che una volta trovata, causa la ristrettezza degli spazi a disposizione, la manovra può risultare piuttosto impegnativa. Per questo Lancia Delta adotta un innovativo sistema di ausilio al parcheggio che aiuta il guidatore sia a riconoscere se un'area di sosta ha dimensioni adeguate, sia ad effettuare la vera e propria manovra di inserimento. Infatti, in una prima fase il sistema misura la lunghezza dello spazio libero, segnalando se questo è sufficiente per la propria auto.

Successivamente, il sistema effettua automaticamente la sterzata del veicolo durante la retromarcia, lasciando al guidatore il solo compito di regolare la velocità tramite acceleratore e freno. In una sola manovra, il veicolo si posiziona correttamente in un parcheggio parallelo, ottimizzando l'inserimento nello spazio libero disponibile al fine di limitare il numero delle successive manovre di allineamento del veicolo da parte del guidatore. Ovviamente, quest'ultimo ha il pieno controllo dell'intera operazione agendo sui pedali, e può disattivare il sistema intervenendo sul volante o disinserendo la retromarcia, o in alternativa premendo il pulsante dedicato.

In dettaglio, il cuore del sistema è un sensore radar installato sui lati destro e sinistro del veicolo, all'interno del paraurti anteriore. Il fascio radar viene inviato nello spazio verso destra (o sinistra) e gli echi sono rilevati dal sensore, che ricostruisce una mappa della zona tra le auto parcheggiate, "vede" gli spazi liberi e individua altri eventuali ostacoli. In parallelo, sulla base delle informazioni provenienti dalla misura delle velocità delle ruote, il sistema è in grado di misurare la lunghezza delle aree libere.

Il guidatore viene informato della presenza di un parcheggio adeguato qualora la lunghezza misurata sia compatibile con le dimensioni del veicolo più 130 centimetri (65cm davanti e 65cm posteriormente), per uno spazio complessivo quindi di almeno 5,82 metri. Un segnale acustico segnala l'avvenuto riconoscimento di uno spazio idoneo, mentre sul display viene indicato se la manovra di parcheggio può essere compiuta in un'unica o in più fasi.

Se il guidatore ritiene adeguata l'area di parcheggio individuata e inserisce la retromarcia, il sistema è in grado di controllare la dinamica laterale del veicolo tramite lo sterzo elettrico, consentendo al guidatore di togliere le mani dal volante e di comandare esclusivamente il movimento del veicolo con i pedali dell'acceleratore e del freno: in questa fase la velocità massima consentita è di 7 km/h mentre, se si vuole interrompere l'intervento del sistema, è sufficiente riprendere il controllo del volante.

## **Musa “Poltrona Frau”**

Ritroviamo il concetto di “lusso anticrisi “ su Lancia Musa “Poltrona Frau” è versione top di gamma della “City Limousine” - da due anni il monovolume più venduto in Italia - equipaggiata con il nuovo motore 1.6 Multijet da 120 CV. Disponibile in 11 colori esterni (di cui 4 bicolore) e 3 tonalità di interni (grigio, cuoio, rosso), l'esclusivo allestimento propone sedili e plancia rivestiti interamente in Pelle Frau® e un ricco equipaggiamento di serie che comprende: tetto Granluce, sistema ESP, radio con lettore CD, cerchi in lega da 16”, il climatizzatore bi-zona, 6 airbag e fendinebbia.

Contraddistinta dal logo Poltrona Frau posto sul montante centrale e ricamato sulla plancia in pelle, la serie speciale di Lancia Musa è un oggetto unico che unisce due nomi per eccellenza del “Made in Italy” in cui allo stile del design, alla cura per il particolare, all'artigianalità della vernice bicolore tipici delle vetture Lancia, associano l'esclusività e la raffinatezza della Pelle e le abilità artigianali di Poltrona Frau. Del resto, per una Casa automobilistica come Lancia la cura dei dettagli e il pregio dei materiali sono fondamentali. In ogni sua vettura l'ambiente interno è emotivamente “coinvolgente” e dalla spiccata fattura artigianale, per questo Poltrona Frau è il partner più indicato. Un patrimonio di conoscenze e tradizione, quello di Poltrona Frau, che trova la sua massima espressione nella lavorazione della pelle preservandone morbidezza, colore e tattilità. L'attenzione per la qualità, la ricerca per i materiali più innovativi, i processi esclusivi di lavorazione e il rispetto di standard di resistenza specifici rendono la pelle idonea all'uso nel settore automotive.

Senza dimenticare che la collaborazione tra Lancia e Poltrona Frau ha radici profonde. Cominciata già con Vincenzo Lancia che negli anni Venti si rivolse a Renzo Frau per “vestire” le proprie automobili destinate ai clienti VIP, è proseguita nel 1984 quando Poltrona Frau e il Centro Stile Lancia realizzarono l'interno della Thema 8.32, la berlina con motore Ferrari. Di recente la collaborazione si è estesa all'intera gamma Lancia: dalla Dedra alla Y10, dalla Thesis alla Musa alla nuovissima Delta. Inoltre, la nuova versione Lancia Musa “Poltrona Frau” adotta il nuovo motore 1.6 Multijet da 120 CV, un propulsore dell'ultima generazione dei turbodiesel - appunto Multijet e plurivalvole - che conferma l'eccellenza tecnologica del Gruppo Fiat nel campo della progettazione e dello sviluppo dei motopropulsori diesel.

Il nuovo motore combina perfettamente le doti vincenti dei turbodiesel Multijet con i vantaggi della filosofia progettuale “downsizing”. Dunque, è la soluzione ideale per chi ricerca il giusto compromesso tra rispetto

ambientale e bassi costi di gestione, senza rinunciare a potenza ed elasticità per un autentico piacere di guida. In dettaglio, rispetto al noto 1.9 Multijet 100 CV, il 1.6 Multijet migliora prestazioni, comfort, emissioni e costi di gestione, oltre a presentare notevoli vantaggi: a parità di potenza, una coppia superiore di quasi il 15% (300 Nm a 1.500 giri/min) ed un consumo inferiore del 6% (misurato su ciclo Nedc). Il tutto con un piacere di guida decisamente superiore, grazie soprattutto ai valori di coppia utile a basso regime. Questi obiettivi sono stati raggiunti grazie ad una completa ottimizzazione della combustione che sfrutta al massimo le potenzialità dei nuovi iniettori.

Il 1.6 Multijet ha un'erogazione eccellente di coppia in valore assoluto, tanto più apprezzabile se si considera la cilindrata: la coppia di 300 Nm rende tale motore leader di performance tra i propulsori di cilindrata inferiore o uguale a 1,8 litri. Se poi si considera la coppia specifica (cioè divisa per la cilindrata) il 1.6 è il motore più performante della categoria fino a potenze di 200 CV, escludendo solo i propulsori "supersportivi". Non solo. Se si tiene conto che la coppia massima viene erogata a soli 1.500 giri, si può comprendere immediatamente come il 1.6 Multijet sia una rivoluzione rispetto agli attuali motori diesel: nessun altro, anche di ultima generazione, può offrire un'erogazione così elevata e ad un regime così basso di giri. Insomma, il nuovo 1.6 Multijet offre un piacere di guida esaltante e difficilmente eguagliabile, come dimostrano anche i valori di accelerazione (da 0 a 100 km/h in soli 9,9 secondi) e di velocità massima (190 km/h).

Non ultimo, l'abbinamento del nuovo sistema di iniezione ai turbo di nuova generazione a geometria variabile completa un quadro tecnologico di rilievo assoluto. Allo stesso modo, il 1.6 da 120 CV adotta le più avanzate tecnologie di trattamento dei gas di scarico quali la trappola per il particolato ravvicinata (Close Coupled Diesel Particulate Filter) e il sistema EGR (Exhaust Gas Recirculation) integrato, che migliora il controllo della temperatura e il flusso dei gas, garantendo al contempo minori emissioni e riduzione dei consumi. L'insieme di queste soluzioni consentono al propulsore di soddisfare i requisiti imposti dalla normativa Euro 5: è il miglior esempio del grande impegno profuso da tutto il Gruppo Fiat per una mobilità rispettosa dell'ambiente.

Infine, equipaggiata con il nuovo 1.6 Multijet, Lancia Musa "Poltrona Frau" necessita del tagliando soltanto a 35.000 km con un abbattimento del 25% dei costi di manutenzione ordinaria (calcolata su percorrenze di 90.000 km o 100.000 km, quelle più frequenti nei contratti di noleggio a lungo termine).

### **Musa con sistema "Start&Stop"**

Debutta a Francoforte su Musa il nuovo "Start&Stop" - sviluppato da Engineering & Design, da FPT e con il contributo di fornitori partner quali Bosch e Magneti Marelli – allo scopo di aumentare l'efficienza del veicolo con riduzione di consumi, emissioni di gas dannosi ed inquinamento acustico.

Il sistema "Start&Stop" riconosce le soste (grazie a sensori di posizione dei pedali di freno e frizione ed al rilevamento della velocità della vettura) e, se la temperatura del motore e lo stato di carica della batteria sono sufficienti, spegne il propulsore non appena il guidatore mette il cambio in folle e rilascia la frizione (nel caso di cambio manuale) oppure tiene il pedale del freno premuto (con cambio manuale robotizzato DFN) per poi riavviarlo non appena si preme il pedale della frizione (con cambio manuale) o si rilascia il

pedale freno (con cambio DFN). Quando il motore è fermo tutti gli apparecchi elettrici continuano a funzionare.

In particolari condizioni il sistema non entra in funzione a privilegio del confort : per esempio quando è richiesta la massima potenza al climatizzatore, lunotto termico attivato, retromarcia inserita (ad esempio per le manovre di parcheggio) o temperatura esterna troppo rigida. Inoltre, il sistema "Start&Stop" non si attiva anche per il mantenimento della perfetta funzionalità della vettura (per esempio nei casi di motore freddo, stato di carica della batteria troppo basso o, solo per i diesel, rigenerazione trappola del particolato in corso) o anche della sicurezza del conducente e dei passeggeri (porta conducente non chiusa, cintura di sicurezza conducente non allacciata).

L'arresto automatico del motore è consentito solo dopo aver superato una velocità di circa 10 km/h, per evitare ripetuti arresti del motore, quando si marcia a passo d'uomo. Se l'arresto automatico del motore si prolunga per più di 3 minuti, il motore si riavvia automaticamente. Analogamente se, a seguito di un riavvio automatico del motore, il conducente non esegue nessuna azione sulla vettura per un tempo di circa 3 minuti, il sistema "Start&Stop" arresta definitivamente il motore per evitare consumi di carburante (funzione "Energy Saving"). In questo caso l'avviamento motore è consentito soltanto mediante la chiave.

Il sistema è attivo ad ogni accensione della vettura ed è disattivabile/riattivabile tramite un apposito pulsante posto in plancia e dotato di spia che si illumina quando il sistema viene disattivato (sul quadro compare anche un messaggio).

Da sottolineare che lo "Start&Stop" massimizza la propria efficacia sulla "City Limousine" nell'uso prevalentemente cittadino che la contraddistingue, dove consente una diminuzione del consumo di carburante del 10% sul ciclo urbano.

A Francoforte il sistema è accoppiato al motore 1.4 16V 95 CV Euro 5 le cui prestazioni migliorano, rispetto alla versione priva di "Start&Stop", le emissioni di CO<sub>2</sub> che scendono, sul ciclo misto, da 146 a 140 g/km (con cambio manuale) e da 136 a 130 g/km (con cambio robotizzato sequenziale DFN).

Contact: Virginia Bertschinger  
Public Relations Lancia  
e-mail: [virginia.bertschinger@fiat.com](mailto:virginia.bertschinger@fiat.com) / Website:  
[www.lanciapress.ch](http://www.lanciapress.ch)  
Fiat Group Automobiles Switzerland SA, Zürcherstrasse 111,  
CH-8952 Schlieren  
Tel. +41 (0)44 556 22 02/ Fax +41 (0)44 556 22 00